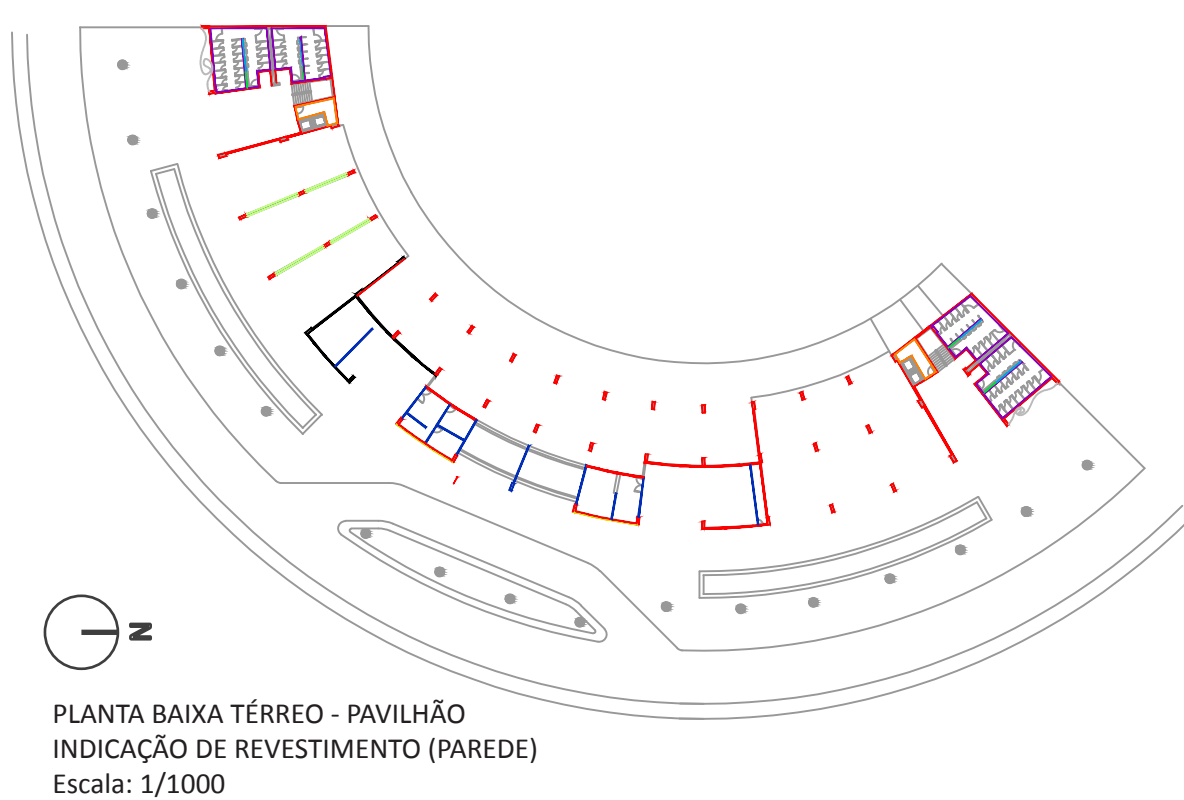
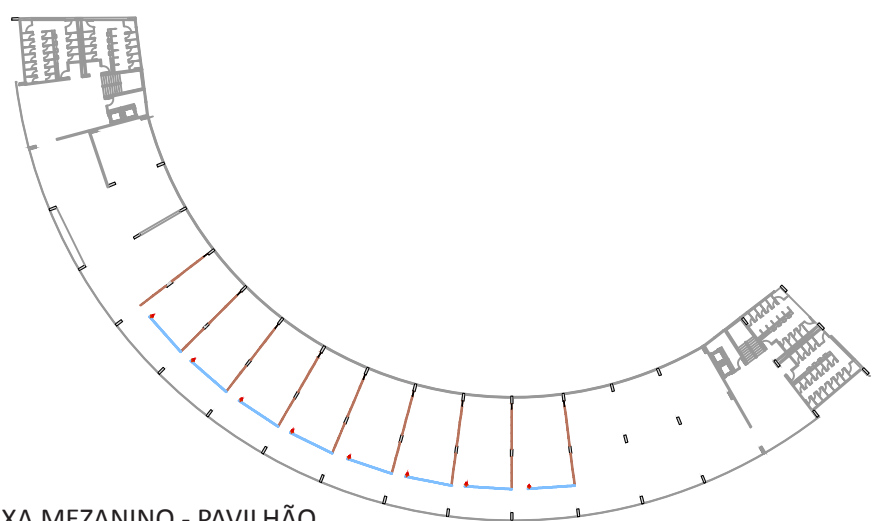


LOCALIZAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES E INTENÇÕES PAISAGÍSTICAS
Sem escala

1. Estacionamento para veículo individual
2. Pavilhão principal
3. Torre
4. Plataforma de ônibus urbano



PLANTA BAIXA TÉRREO - PAVILHÃO
INDICAÇÃO DE REVESTIMENTO (PAREDE)
Escala: 1/1000



PLANTA BAIXA MEZANINO - PAVILHÃO
DIVISÓRIAS
Escala: 1/1000

LEGENDA DE REVESTIMENTOS DE PAREDE	
REVESTIMENTO ESPECIFICAÇÃO	
PINTURA COM TINTA ACRILICA BRANCA ACETINADA COM RODAPÉ EM PERLA "V" DE ALUMINIO NATURAL (S&P)	
REVESTIMENTO CERMAMICO P&L 30x30cm NA COR BRANCA COM RODAPÉ EM PERLA "V" DE ALUMINIO NATURAL (S&P)	
REVESTIMENTO PROJETADO EM P&L 30x30cm EM P&L 30x30cm EM VITRO NA COR BRANCA - SEM RODAPÉ	
REVESTIMENTO CERMAMICO ARTISTICO P&L 30x30cm DO ARTISTA RENE BULLAO	
OPORTO P&L 30x30cm COM ILUMINAÇÃO INTERNA (FIXADO COM ESTRUTURA METALICA - VIDE DETALHAMENTO ESPECIFICO)	
CAIXILHO EM ALUMINIO REVESTIDO COM LAMINADO MELAMINICO (MATERIAL) - VIDE VIDE DETALHAMENTO ESPECIFICO	
PAREDE EM VITRO	
REVESTIMENTO ESPECIFICAÇÃO	
PINTURA COM TINTA ACRILICA BRANCA ACETINADA COM RODAPÉ EM PERLA "V" DE ALUMINIO NATURAL (S&P)	
PAREDE EM VITRO	
REVESTIMENTO ESPECIFICAÇÃO	
VITRIFICADO DUPLO EM VITRO COLORIDO - BRANCO COM VITRO	

LEGENDA DE DIVISÓRIAS	
REPRESENTAÇÃO ESPECIFICAÇÃO	
DE - DIVISÓRIA EM P&L 30x30cm DE VITRO INCOLOR E PERMANENTE PRO-AL T&P DIVISÓRIA DO ANEXO 2 20x30x30cm	QUANT.
DE - DIVISÓRIA ACETINADA EM P&L 30x30cm NA COR BRANCA DO PRO-AL T&P DIVISÓRIA DO ANEXO 2 20x30x30cm	DE UNID.
CONTROLE PASSIVA	DE UNID.

MEMORIAL JUSTIFICATIVO

A intermodalidade de transportes se apresenta atualmente com um ponto crucial para o desenvolvimento dos centros urbanos, na medida em que propicia a articulação funcional e espacial de aspectos como segurança, prestação de serviços, acessibilidade e mobilidade. Assim, o projeto final de graduação em questão prevê a elaboração de uma estação intermodal de transportes para o Campus Darcy Ribeiro, da Universidade de Brasília (UnB), como forma de contribuir para a mobilidade urbana da própria cidade de Brasília, já que a referida instituição se apresenta como um grande polo gerador de tráfego na capital.

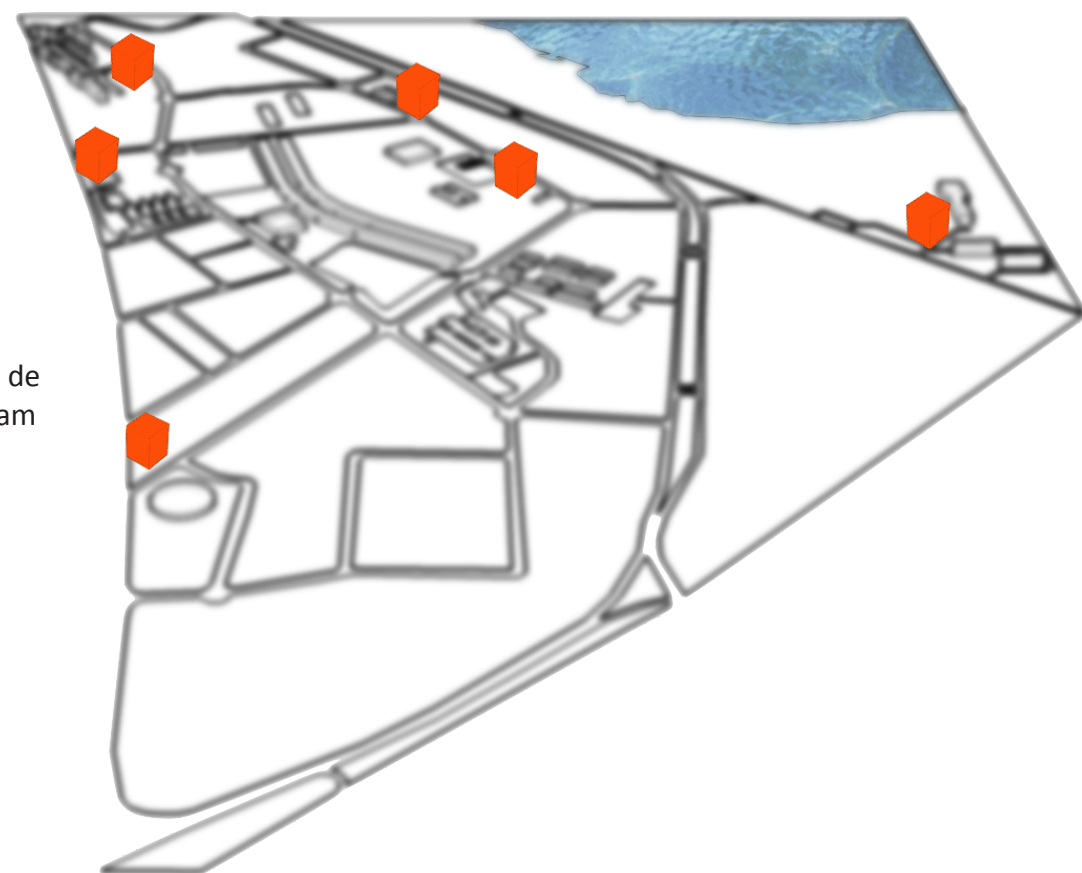
O tema proposto se apresenta, portanto, como um exercício projetual necessário e relevante. Um elo-chave entre a área da arquitetura e o campo do urbanismo que visa agregar novos valores para a Universidade de Brasília, conectando-a com a tendência mundial de mobilidade urbana sustentável.

"O que nós queremos na arquitetura, com a mudança na sociedade, não é nada especial. As casas de luxo serão menores. Os grandes empreendimentos urbanos [...] os teatros, os museus. Tudo isso será maior ainda porque todos deles poderão participar. Não basta fazer uma cidade moderna. É preciso mudar a sociedade" Oscar Niemeyer, em entrevista ao Jornal da Globo - 2007.

Tendo como ponto de partida essa frase de Niemeyer o presente projeto foi idealizado com o objetivo de trazer à tona um novo conceito no que tange estações intermodais de transporte. Uma nova visão de mobilidade que, embora, mundialmente adotada, ainda aparece tímida no cenário brasileiro, sobretudo, na capital federal. O projeto em questão proporciona algo muito além de um simples abrigo para pessoas durante o seu período de espera por um transporte. Mais do que eliminar a circulação de ônibus urbano no Campus, aqui, o valor estético é vigorosamente agregado ao equipamento urbano, por entendermos que esta é uma oportunidade de gerar contemplação em todo e qualquer cidadão e criar mais um ícone arquitetônico de qualidade na cidade de Brasília. Além disso, a ideia é reduzir este tempo de espera (por meio da oferta de vários meios de transporte e rearticulação das frequências de linhas existentes) mas, simultaneamente, garantir circulação intensa e constante no local, ou seja, vivência. Por isso, optamos por ofertar na estação vários serviços que possam facilitar a rotina diária do cidadão, bem como áreas voltadas para entretenimento do mesmo. Nesse sentido, como o projeto foi locado no âmbito do Campus, grande parte dos espaços supramencionados foram destinados para atividades e serviços realizados pelos graduandos e/ou necessários para comodidade dos mesmos.

CONCEITO

Conceitualmente, o partido nasceu como uma analogia ao "nó" de um cordameiro. Isso porque, antes de mais nada, conforme vimos, uma estação de intermodal é considerada figurativamente um nó, por entrelaçar os mais diversos modos de transporte e conectar as redes de mobilidade de uma cidade. Além disso, esse entrelaçamento nodal, por também ser facilmente encontrado na infraestrutura viária dos grandes centros urbanos (viadutos, avenidas, rotatórias, etc), passa a ser um referencial natural para a proposta aqui apresentada. Conceito este que possibilitou inúmeras possibilidades plásticas e volumétricas, tendo como resultante uma edificação dinâmica - um verdadeiro marco visual na paisagem do Campus Darcy Ribeiro.



LOCALIZAÇÃO ESQUEMÁTICA DAS SUBESTAÇÕES (S E)

Edificações de menor porte, com vestiário, bicicletário e área de espera. Nestes pontos os micro ônibus coletam e desembarcam passageiros.

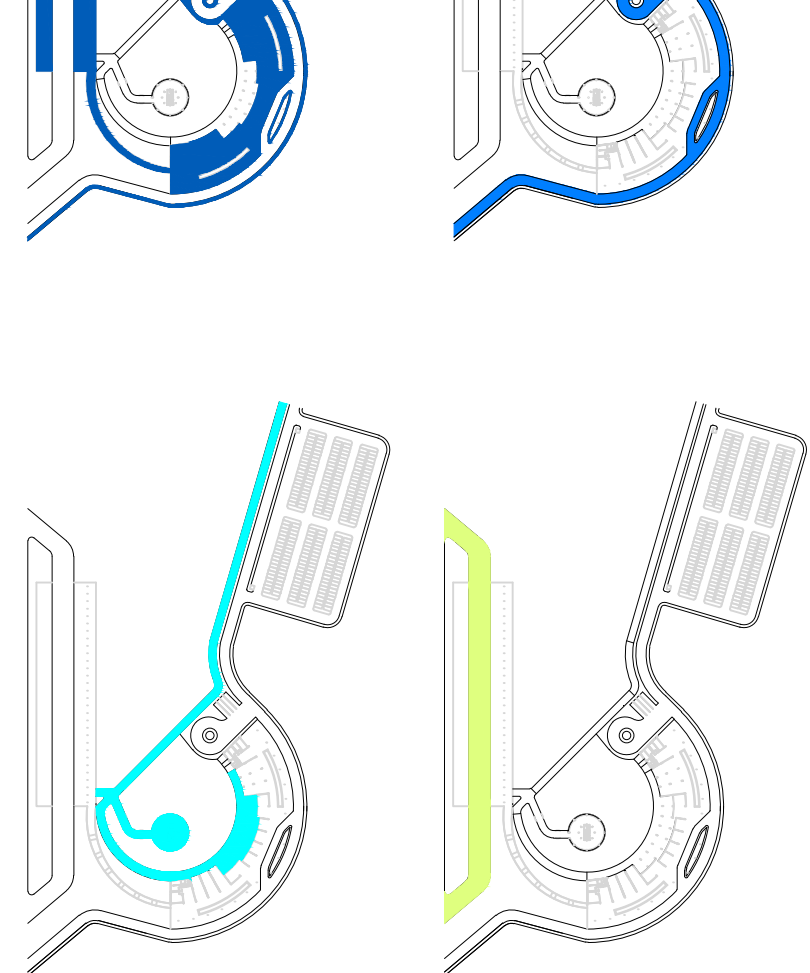
- S.E Acesso Norte
- S.E Acesso Sul
- S.E Casa dos professores (Colina)
- S.E Casa dos estudantes (CEU)
- S.E Biblioteca
- S.E Centro Comunitário

LOCALIZAÇÃO

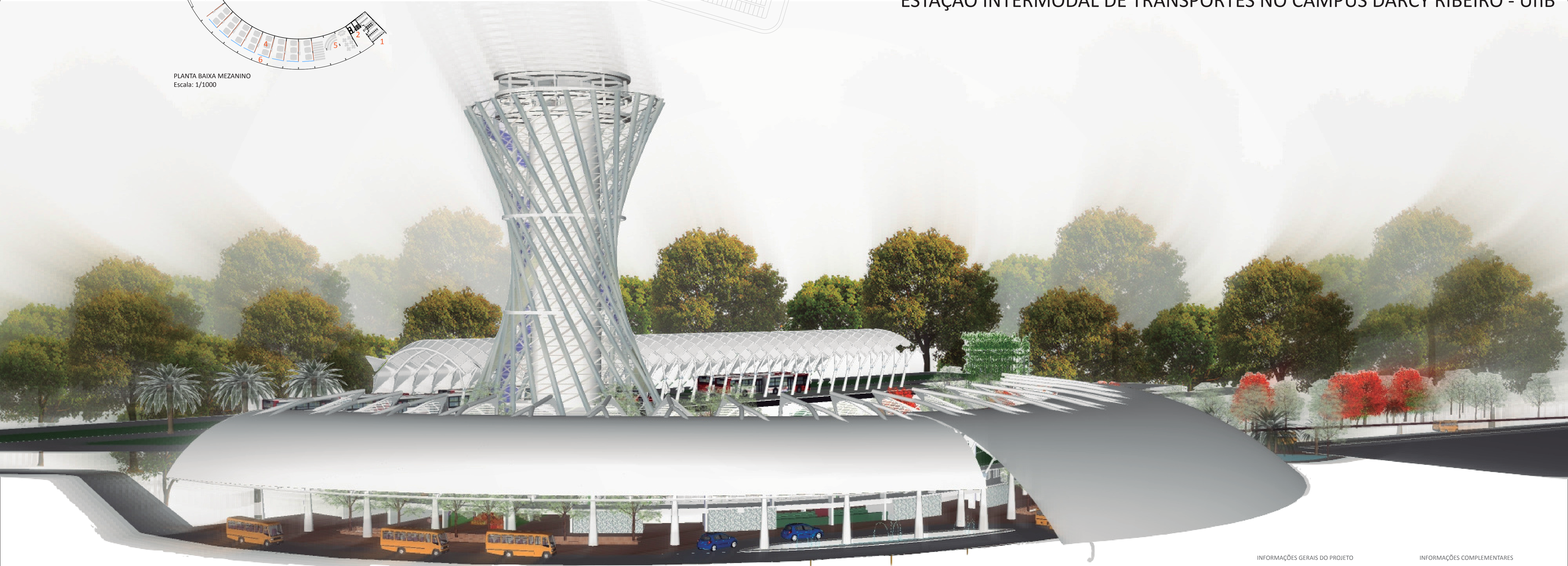
Após análise do Plano Diretor Físico do Campus Universitário Darcy Ribeiro, de 1998, chegamos a conclusão de que o sítio do projeto em questão deveria estar situado no Setor Sul do campi, mais especificamente nas proximidades da unidade SS-5. Afinal, o Setor Sul "constitui-se na área de maior acessibilidade aos setores urbanos centrais do Plano Piloto de Brasília, circundado pelas vias L3, M4 LESTE e L4. A Leste, temos o setor urbano que abriga o IBAMA e a Telebrasil; a Oeste, o Setor de Grandes Áreas Norte (SGAN) 603 e 604; a Sul, o Setor de Embaixadas Norte (de urbanização ainda incompleta, a semelhança da situação atual dos Setores Sul do Campus); e a Norte, o Setor Central do Campus, onde hoje está localizado o maior conjunto de Unidades Acadêmicas da UnB" (UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA, 1998).

LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE CIRCULAÇÃO DE CADA MODO E DO PEDESTRE
Sem escala

- 1. Pedestre
- 2. Micro ônibus e veículo individual
- 3. Bicicleta
- 4. Ônibus urbano



ESTAÇÃO INTERMODAL DE TRANSPORTES NO CAMPUS DARCY RIBEIRO - UnB



INFORMAÇÕES GERAIS DO PROJETO

Área construída: 11.240,80 m²
Gabarito da torre: 60m
Estrutura mista - aço (perfis tubulares e convencionais) e concreto
Modos: Ônibus urbano, micro ônibus, bicicleta, carro indiv.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

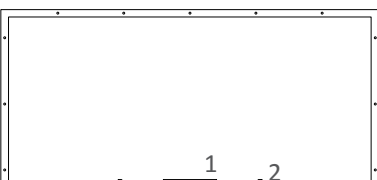
Impressão das peças da maquete física: Forno 3D
Impressão das pranchas: Inova Print
AGRADECIMENTOS:
Em especial à minha mãe e aos meus amigos.

TECNOLOGIA/ SUSTENTABILIDADE

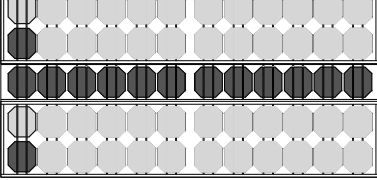
CÉLULA FOTOVOLTAICA MULTICRISTALINA COLORIDA UTILIZADA NO REVESTIMENTO DA TORRE

Inclinação (mín./máx.) permitida: 0 a 45 graus
Inclinação adotada no projeto: 25 graus (fachada da torre)

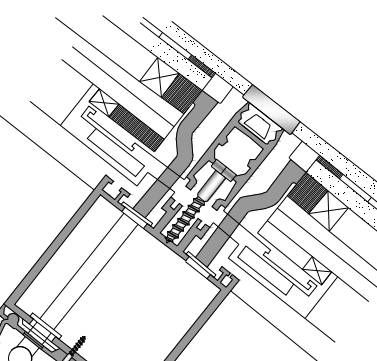
O seu rendimento elétrico (conversão de luz solar em eletricidade) é relativamente elevado, aproximadamente 16%. Entretanto, vale mencionar que as técnicas utilizadas na sua produção são complexas e caras - já que exigem uma grande quantidade de energia - devido a utilização de materiais em estado muito puro e com uma microestrutura cristalizada perfeita. A conexão entre placas é feita por meio de perfis em alumínio e montantes verticais são repensáveis por estruturar todo o conjunto. As células são fabricadas pelo corte das barras em forma de pastilhas finas (0,4-0,5 mm de espessura).



SUPOORTE FOTOVOLTAICO
Escala: 1/40



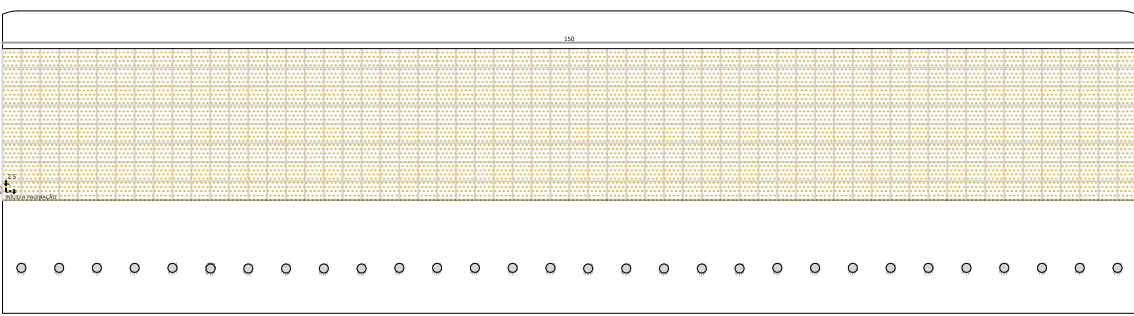
MÓDULO FOTOVOLTAICO
Escala: 1/40



DETALHAMENTO DO ENCAIXE DAS PLACAS
Escala: 1/40

PSO PIEZOELÉTRICO UTILIZADO NA PLATAFORMA DE ÔNIBUS

O efeito piezoelétrico é entendido como a interação eletromecânica linear entre o força mecânica e o estado elétrico (forças de Coulomb) em materiais cristalinos (cerâmicos, polímeros). Assim a piezoelectricidade é a capacidade de alguns cristais gerarem tensão elétrica por resposta a uma pressão mecânica e, portanto, uma fonte de energia totalmente limpa e isenta de resíduos. A pesquisadora Maria Aparecida Zaghete, do Instituto de Química da Unesp de Araraquara, o maior problema dessa tecnologia é seu armazenamento. Como essa energia é obtida no momento da fricção dos objetos, sua utilização também deve ser instantânea, caso contrário a eletricidade produzida se perde.



PAGINAÇÃO DO PISO DA PLATAFORMA DE ÔNIBUS URBANO
Escala: 1/1000

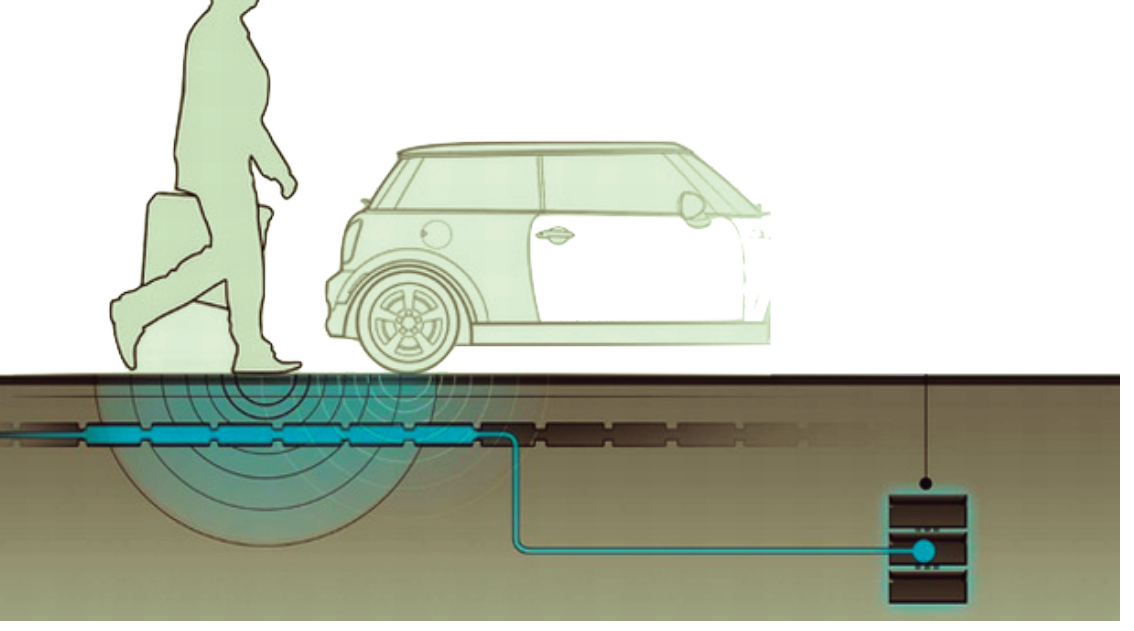
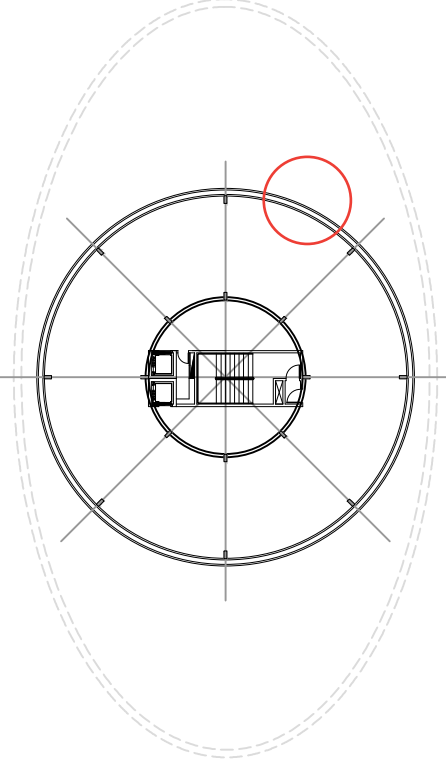
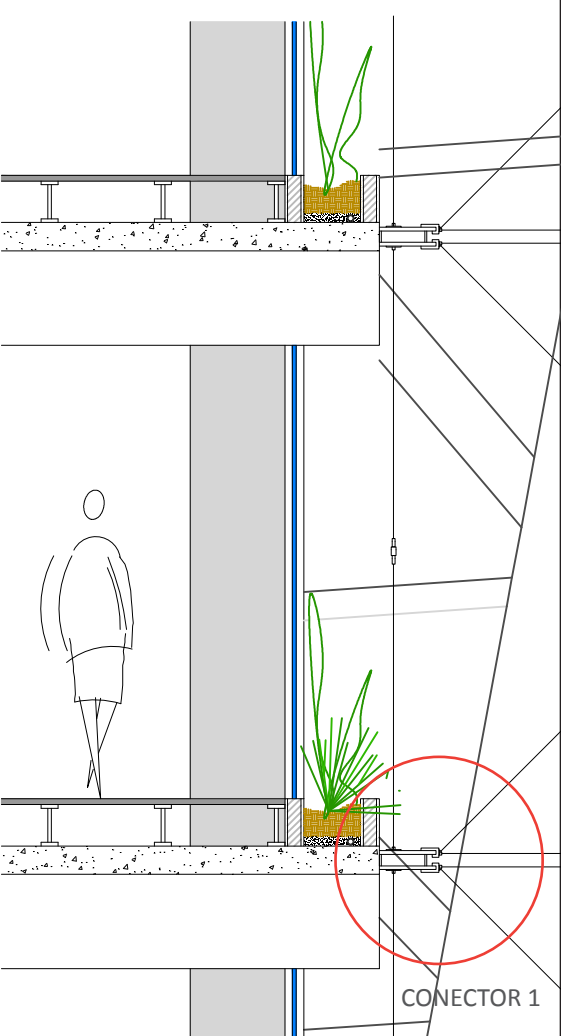


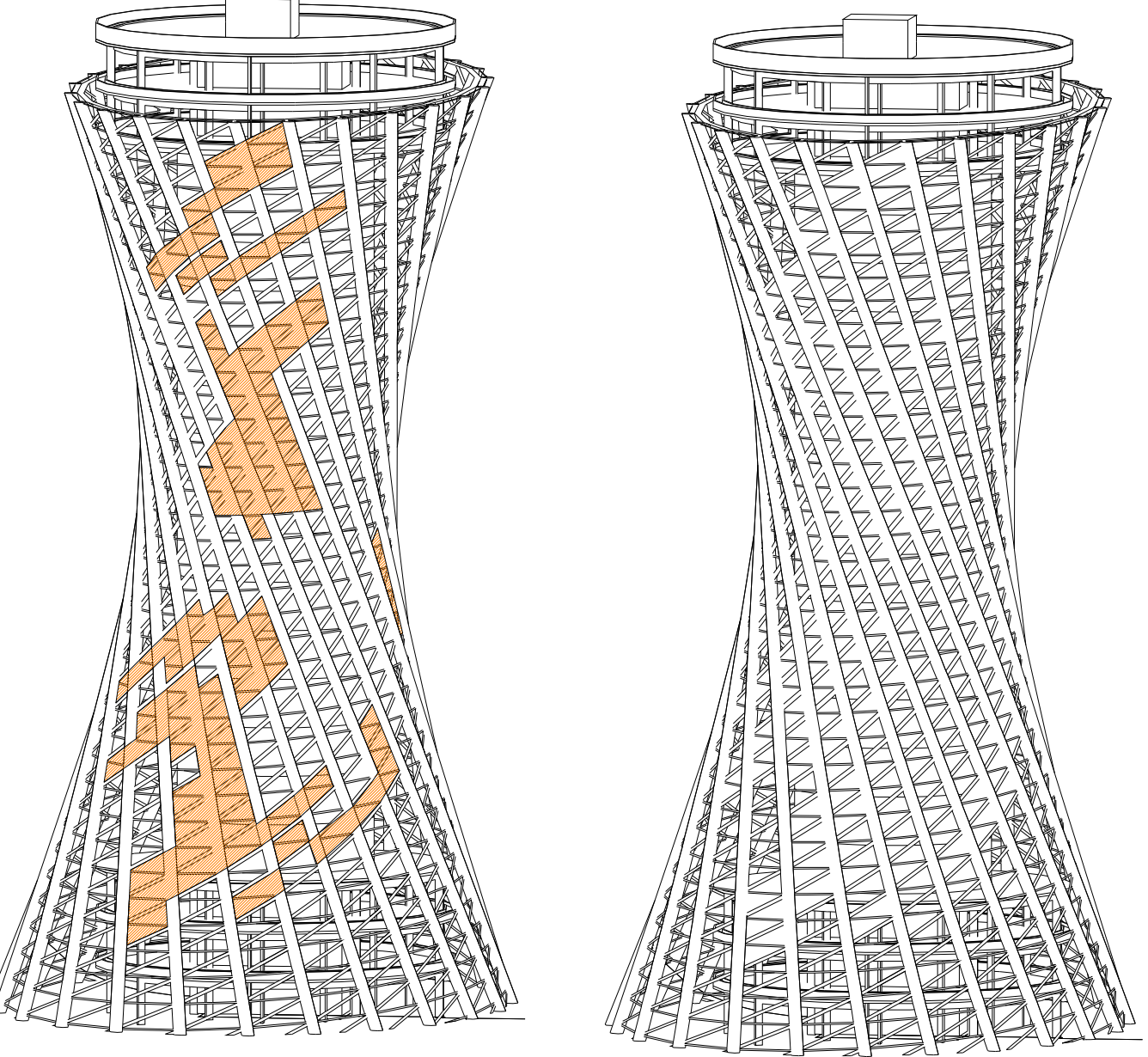
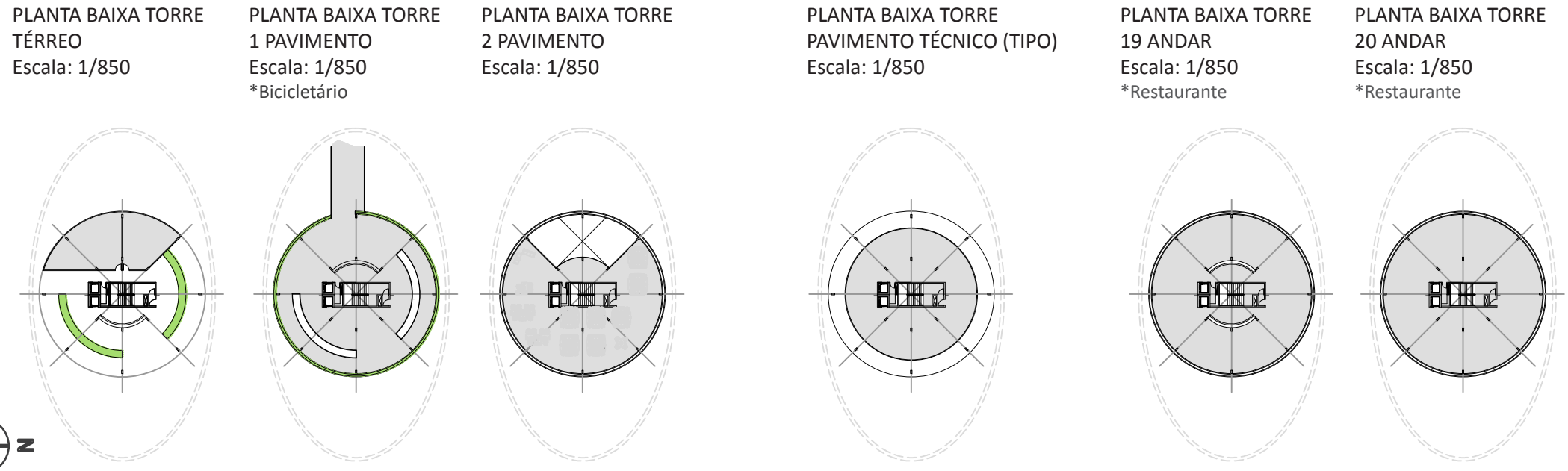
ILUSTRAÇÃO DEMONSTRATIVA DA TECNOLOGIA
Sem escala



ESTRUTURA TORRE
Escala: 1/500



DETALHE DE CONEXÃO
TORRE
Escala: 1/40



FACHADA OESTE DA TORRE
REPRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DAS CÉLULAS FOTOVOLTAICAS
Escala: 1/400

